

Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2007. – № 2. – С. 76–79.

3 Негрей, В. Я. Развитие теории расчета плана формирования одногруппных поездов / В. Я. Негрей, К. М. Шкурин. – Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2007. – № 2. – С. 123–126.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Негрей Виктор Яковлевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», профессор кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда», д-р техн. наук.

УДК 656.23

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Тарифная политика – сложный и многоплановый процесс, учитывающий большое число факторов и условий. В зарубежной практике имеется много практических решений в сфере организации управления железнодорожным транспортом, регулирования деятельности транспортных компаний и формирования тарифов. Поэтому важно оценивать опыт зарубежных стран с большой территорией и с развитой транспортной системой, которые проводят политику интеграции своей экономики и транспорта, так как железнодорожный транспорт Республики Беларусь не может рассматриваться без интеграции с железными дорогами стран СНГ, ЕАЭС.

На железных дорогах США при осуществлении грузовых перевозок применяются два вида тарифов: свободные и договорные. Первые применяются во всех видах сообщения и регулируются Управлением наземным транспортом США, вторые применяются для устоявшихся грузопотоков и постоянных клиентов и основаны, в первую очередь, на согласии сторон.

Грузовладельцы имеют право задерживать вагоны под погрузкой и выгрузкой на длительный срок, что эффективно для индивидуальных предпринимателей, не имеющих собственных средств механизации; использовать подвижной состав в качестве «склада на колесах», так как небольшие фирмы не имеют собственных складов; клиентура вправе повысить степень ответственности транспортной организации за сохранность груза.

К особенностям тарифообразования в Германии относятся: предоставление субсидий и дотаций из бюджета федеральных земель для покрытия издержек на региональные пассажирские перевозки и другие цели; нерегулируемые тарифы на грузовые перевозки; ежегодная индексация тарифов с целью исключения убыточности железнодорожного транспорта; высокая конкуренция со стороны автомобильного транспорта и др.

Обобщение зарубежного опыта показало, что транспортные тарифы являются важнейшей составляющей цены доставляемых материальных ресурсов и товаров, так как от их величины во многом зависит ценовая конкурентоспособность перевозимой продукции. Поэтому тарифные условия формируются на основе требований снабжения, производства и сбыта конечной готовой продукции. В частности, в сложной логистической производственно-транспортной системе маркетинг определяет спрос и цену на конечную готовую продукцию, логистика обеспечивает снабжение производство материальными ресурсами в соответствии со спросом на рынке.

Требования к тарифам и срокам доставки грузов основаны на том, что тарифное регулирование должно рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, а тарифные системы государств должны формироваться с учетом верхних пределов тарифов. Если параметры схем доставки грузов не вписываются в верхние пределы тарифов и сроков доставки, то должны применяться инновационные технологии и схемы доставки грузов, использоваться последние достижения научно-технического прогресса, другие решения с целью доведения этих параметров до необходимого уровня.

На основании требований к тарифам и срокам доставки разрабатываются задачи регулирования транспортных тарифов в схемах товаропотоков. Решение этих задач должно обеспечивать повышение ценовой конкурентоспособности доставляемой продукции и устойчивое функционирование производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

В процессе установления верхних пределов тарифов и сроков доставки грузов необходимо учитывать интересы клиентов, перевозчиков, государств и транснациональных компаний (монополий). Расчет этих параметров может выполняться на основе:

– допустимых транспортных издержек в цене доставляемой продукции, $I_t = C_p - C_0$ (в условиях монополии на перевозку груза).

– конкурентоспособности схем доставки грузов, $I_1 < I_2$ (в условиях конкуренции при доставке груза).

Рассмотренный подход к установлению верхних пределов тарифов и сроков доставки позволяет сделать тарифы простыми и понятными для клиентов и транспортных организаций, максимально приблизить базовую основу регулируемых тарифов к реальным допустимым транспортным издержкам.

Выполненные исследования показали, что цены изделий на стадиях производства увеличиваются более интенсивно по сравнению с ростом транспортных затрат. В частности, это позволяет сделать вывод о том, что на исходное сырье тарифы должны быть более низкими по сравнению с комплектующими изделиями. При таких условиях будет обеспечен минимальный прирост цены конечной готовой продукции за счет транспортной составляющей.

Предпосылками к формированию нового подхода к расчету грузовых железнодорожных тарифов являются: тенденция к увеличению доли частных вагонов в грузовых перевозках; возможность осуществления грузовых перевозок сторонними перевозчиками, не входящими в структуру железной дороги; необходимость обеспечения транспарентности тарифов и возможности их гибкого регулирования.

Для решения вопроса по выбору наиболее оптимального варианта разработки проекта новых тарифов были сформулированы основные принципы тарифной системы на железнодорожном транспорте Республики Беларусь:

1) экономическая обоснованность, обеспечиваемая расчетом себестоимости для тарифных целей на базе фактических эксплуатационных расходов и объемных показателей работы Белорусской железной дороги за период, предшествующий расчету, и корректировкой с учетом соответствующих прогнозных индексов;

2) достаточный уровень рентабельности для выполнения социальных обязательств, программ ремонта пути, подвижного состава и технических средств, обновления подвижного состава и развития инфраструктуры, возврата заемных средств и др.;

3) отказ от перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых или, как минимум, снижение финансовой нагрузки на грузовые перевозки в этой части, следуя общемировым тенденциям полного или частичного финансирования убыточных пассажирских перевозок из государственных и/или региональных бюджетов;

4) сокращение разницы между тарифами на перевозку высоко- и низко- стоимостных грузов;

5) гибкость тарифной системы, позволяющая оперативно реагировать на изменившиеся условия рынка;

6) применение при разработке тарифов с выделением тарифных составляющих параметрической модели зависимости себестоимости перевозки от массы груза и расстояния транспортирования, как наиболее полно отражающей специфику грузовых железнодорожных перевозок;

7) дифференциация тарифов в зависимости от рода и массы перевозимого груза и расстояние перевозки. С целью гармонизации с тарифами стран-участниц ЕАЭС целесообразна также дифференциация тарифных ставок в зависимости от типа подвижного состава с той или иной степенью подробности;

8) тарифная система должна быть проста, понятна и удобна в пользовании;

9) обеспечение регулярной корректировки уровня тарифов с целью приведения в соответствие с текущей экономической ситуацией.

С учетом большинства этих принципов построена параметрическая модель определения себестоимости для тарифных целей по трем тарифным составляющим: инфраструктурной, вагонной и локомотивной, на основании которой разработаны таблицы тарифов и принципы их применения при расчете плат за перевозку грузов.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Еловой Иван Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий кафедрой «Управление грузовой и коммерческой работой», научный руководитель НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», д-р экон. наук, профессор;

■ Осипенко Людмила Владимировна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы».

УДК 656.2.003

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ КАЛЬКУЛЯЦИОННЫХ РАСЧЕТОВ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Во многих научных разработках профессор И. Г. Тихомиров обращался к необходимости технико-экономического обоснования выбора мер развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, технологии перевозочного процесса. Оценка эффективности развития железной дороги, железнодорожных станций, участков, узлов требует объективной методики учета расходов с требуемым уровнем детализации. Завершающим процессом учета затрат в любом хозяйствующем субъекте, вне зависимости от вида деятельности, является калькулирование себестоимости.

Современный этап развития экономики железной дороги определяет необходимость принимать управленческие решения по новым прогрессивным технологиям, техническому перевооружению, организационным проблемам и др., каждое из которых требует соответствующих калькуляционных расчетов. Как правило, под калькуляционными расчетами понимаются расчетные действия, осуществляемые для получения величины соответствующих показателей себестоимости.